



Les taxis piégés par 36 000 communes

Richard Darbéra

► To cite this version:

Richard Darbéra. Les taxis piégés par 36 000 communes. Transports, Editions techniques et économiques, 2014, pp.62-66. <halshs-00971522>

HAL Id: halshs-00971522

<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00971522>

Submitted on 3 Apr 2014

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Les taxis piégés par 36 000 communes

Richard Darbéra
Chercheur au CNRS
Latts, École des Ponts ParisTech
<darbera@enpc.fr>

Publié sous : Darbéra, Richard "Les taxis piégés par 36 000 communes", *Transports* n° 483, janvier-février 2014, pp. 62-66

Résumé

Les taxis ne peuvent prendre des clients dans la rue ou en station qu'à l'intérieur du périmètre de l'autorité qui leur a accordé la licence. C'est leur « zone de prise en charge ». Dans la plupart des pays d'Europe il n'y a que quelques centaines de ces zones. En France il y en a potentiellement 36 000. Leur étroitesse, combinée au fait que ces licences sont négociables, empêche les taxis d'offrir un service optimisé pour le transport de malades ou d'adopter les nouvelles technologies de réservation par applications de téléphonie mobile.

Abstract "The French taxis trapped by 36,000 local governments"

Taxis can pick up customers in the streets or at taxi rank only inside the jurisdiction of the authority that granted them the license. This is their "Authorised Pickup Area". In most European countries there are only a few hundred of these areas. In France there are potentially 36,000. Their narrowness, combined with the fact that taxi licenses are negotiable prevents taxis from offering optimized non emergency patient transport or from adopting new technologies like smartphone booking apps.

L'angoisse des taxis des villes et celle des taxis des champs

1. Comme celle de janvier 2013, la grève des taxis de janvier dernier et celles annoncées pour les prochains mois traduisent l'angoisse des artisans taxis devant deux évolutions qui tôt ou tard transformeront complètement leur métier. Pour les taxis des villes, c'est la révolution des applications mobiles qui permettent de commander une course sans avoir à passer par une standardiste ni à scruter la circulation à la recherche d'un taxi libre. Pour les taxis des champs, c'est l'obligation pour la Sécurité Sociale de réformer un système extrêmement coûteux de transport des « malades assis ».
2. Comme en janvier de l'année dernière, les taxis protestent contre le développement des voitures de tourisme avec chauffeur et leur utilisation des applications de téléphonie mobile qui leur permettent de la « maraude électronique »¹. Ils protestent aussi contre l'article 39 de la loi de financement de la Sécurité Sociale pour 2014 qui incite les établissements de santé à expérimenter de nouvelles modalités d'organisation pour les transports de patients avec pour objectifs de développer des modes de transport plus efficaces « en proposant au patient le mode le moins onéreux compatible avec son état de santé ».
3. Les applications de téléphonie mobile sont extrêmement pratiques. Elles permettent de commander une course sans avoir à dialoguer avec un standard téléphonique par un appel surtaxé, puis de la payer sans sortir son portefeuille. Il suffit de s'être enregistré sur le site du pourvoyeur de l'application comme on peut s'enregistrer sur le site de la Fnac ou d'Amazon.
4. Normalement ces applications devraient être une aubaine pour les artisans taxis car elles leur permettent de s'affranchir des centraux téléphoniques de réservation qui profitent souvent de leur situation de monopole pour les rançonner. Partout en Europe et aux États-Unis, les centraux téléphoniques en place l'ont bien compris, parfois un peu tard, et se sont

¹ Claude Barjonet dans *Les Échos* du 6/2/13. L'expression vient de Laneyrie, Philippe et Jean Roux (1985) *Le*

dépêchés de produire leurs propres applications. En Allemagne, par exemple, quand l'application MyTaxi, qui s'était déjà implantée dans une trentaine de villes, a reçu un investissement de dix millions d'Euros de Daimler et de Deutsche Telekom, les centraux téléphoniques d'une soixantaine de villes, qui s'étaient jusque-là contentés de menacer d'exclusion leurs affiliés s'ils adhéraient à MyTaxi, ce sont dépêchés de développer une applications commune : Taxi.eu.

5. À Londres, fort de ses 60 années d'expérience dans la place, Radio-Taxis, le principal central de réservation, ne s'était pas inquiété outre mesure de l'arrivée de l'application GetTaxi en février 2010. Mais fin 2011, l'application Hailo est arrivée avec une politique plus séduisante pour les *cabbies*, les légendaires taxis noirs de Londres. Rapidement, la quasi totalité des *cabbies* se sont affiliés. Radio-Taxis s'est dépêché de développer sa propre application, mais peut-être trop tard.

6. Les standards téléphoniques de réservation de taxi sont ce que les économistes appellent des monopoles naturels. Pour réduire leur attente, les clients ont intérêt à appeler le standard qui regroupe le plus grand nombre de voitures ; et de leur côté, les taxis ont intérêt à s'affilier au standard qui reçoit le plus d'appels. Dans un marché libre, le premier standard à atteindre une taille critique condamne tous les autres à la disparition. Il en ira de même pour les applications mobiles de réservation de courses, mais leur monopole dépassera rapidement les frontières de la ville, et probablement celles du pays.

La dimension cachée

7. À Paris, les applications de réservation de taxis sont apparues en 2010. Une des premières, G1Taxi, a rapidement été contrainte par G7 de changer de nom pour LeBonTaxi. Depuis plusieurs nouvelles applications sont apparues dont Taxiloc, Taxibeat, Ityz, Izi-Taxi, Taxyz, impéCab, etc. Et, bien sûr, les applications du duopole G7-Taxis Bleus. A notre avis, si aucune des applications de ces nouveaux venus dans le monde du taxi n'arrive à détrôner le duopole G7-Taxis Bleus c'est qu'elles rencontrent le scepticisme, voire l'hostilité, des artisans taxis, et, en particulier, la méfiance de leurs différentes représentations syndicales.

8. Pour comprendre ces réticences, il faut savoir que les licences de taxi sont attachées à une « zone de prise en charge ». Le taxi n'a le droit de prendre des clients dans la rue ou en station qu'à l'intérieur de cette zone. Il s'agit généralement d'une commune et plus rarement d'un regroupement de communes. Un taxi de la banlieue de Reims ou de Montpellier qui amènerait un client à la gare a l'obligation de repartir à vide vers sa banlieue, même si elle n'est située qu'à deux kilomètres.

9. La valeur de la licence dépend bien sûr du chiffre d'affaires. Les licences valent donc beaucoup plus cher dans les communes au centre des agglomérations où se trouvent les gares, les hôpitaux et la vie nocturne que dans les communes de leur périphérie, et ce d'autant plus que les taxis des centres-villes forment généralement un lobby suffisamment puissant pour dissuader la création de nouvelles licences qui accompagneraient la demande.

10. Le taxi n'a le droit de prendre un client en dehors de sa zone de prise en charge que pour répondre à une commande préalable. Avant l'arrivée des applications mobiles, contourner cette réglementation était très compliqué. Certains taxis de banlieue se payaient des publicités avec leur numéro de téléphone mobile dans les pages de l'annuaire téléphonique réservées aux communes centres. Ils pouvaient ainsi, en toute légalité, recevoir des appels et écumer une zone pour laquelle ils n'avaient pas payé la licence, mais au risque d'altercations (ou plus) avec les taxis du centre.

11. Avec les applications mobiles, le taxi de périphérie qui vient de déposer un client à la gare ne se distingue plus des taxis de la ville centre, il peut donc enchaîner les courses en zone centrale. Ces applications effacent purement et simplement les frontières des zones de prise en charge et constituent donc une menace grave pour la valeur des licences des taxis des communes centrales.

12. L'étroitesse des zones de prise en charge est une spécificité française qui s'explique par le morcellement communal. Si l'on excepte la zone des taxis parisiens qui recouvre l'ancien département de la Seine, et celle de Lyon qui regroupe 24 des 58 communes du Grand Lyon, en France ce sont près de 36 000 maires qui sont autorisés à accorder des licences de taxi pour le territoire de leur commune aussi exigu soit-il. En Angleterre, cette prérogative échoit aux 326 districts du pays, dont plusieurs se sont regroupés comme à Londres pour former une zone unique de prise en charge. En Allemagne on compte moins de 400 zones de prise en charge (127 communes et 267 cantons).

13. Les licences de voitures de tourisme avec chauffeur, les fameuses VTC, ne connaissent pas ce morcellement géographique, elles peuvent donc pleinement bénéficier des ressources des applications mobiles. Et elles le font.

Un système luxueux pour transporter des patients

14. En France, la prérogative laissée aux maires des petites communes d'accorder des licences de taxi est aussi à l'origine d'un mécanisme pervers qui a contribué à l'inflation des coûts du transport des malades assis supportés par la Sécurité Sociale.

15. Quand il est prescrit par un médecin, le transport médical est gratuit pour le patient. Libre à lui de choisir le transporteur de son choix, à condition que ce transporteur soit « conventionné ». Dans les communes de banlieue et dans les petites villes, ces courses constituent l'essentiel du chiffre d'affaires des taxis conventionnés ; en zone rurale, la quasi-totalité. Le prix facturé est celui indiqué par le compteur auquel on applique une remise. Cette remise est négociée périodiquement au niveau départemental lors de la signature de la convention entre les représentants des taxis et la caisse primaire d'assurance maladie du département. Il n'y a donc ni appel d'offres ni concurrence sur les prix.

16. Il y a quelques années, les taux de remise pouvaient, selon les départements, atteindre les 40%. Mais sous la pression de l'offre, ces taux de remise se sont réduits. En effet, pour avoir accès au gâteau départemental, il suffit d'obtenir du maire d'une petite commune qu'il vous attribue une licence de taxi. Peu de maires y résistent malgré les avis fréquemment négatifs de la commission départementale des taxis où les représentants des taxis déjà dans la place ont une voix prépondérante.

17. Entre 2000 et 2004, dates des derniers recensements par le ministère de l'Intérieur, le nombre de taxis dans les villes est resté inchangé. En revanche, dans le reste des départements, le nombre de taxi a augmenté au rythme annuel de 3 % !

18. Pour préserver leur chiffre d'affaires malgré cet afflux de concurrents, les taxis déjà en place n'ont d'autre option que d'exiger des tarifs plus élevés et résister aux demandes de remise des caisses d'assurance-maladie. Bien consciente de cet effet pervers, en 2008 la Sécurité Sociale a décidé de ne conventionner que des taxis ayant obtenu leur licence depuis plus de deux ans. Elle espérait de cette manière décourager la création de licences dans le seul but de « faire du malade assis ». Il n'est pas possible de mesurer l'effet de cette mesure car, malheureusement, le ministère de l'Intérieur a cessé en 2004 de publier ses recensements des taxis.

19. Un système dans lequel le choix du transporteur est laissé au patient transporté qui ne paye pas sa course et où le payeur ne peut pas faire jouer la concurrence pour s'assurer le meilleur service au meilleur coût ne pourra pas survivre indéfiniment aux restrictions budgétaires. Tôt ou tard, un système mettant à profit les technologies maintenant banales de suivi en temps réel de véhicules géo-localisés, d'optimisation de parcours et de groupage de courses finira par s'imposer comme l'on fait dans les pays de l'Europe du nord, après appels d'offres, différents systèmes de gestion centralisée des courses subventionnées.

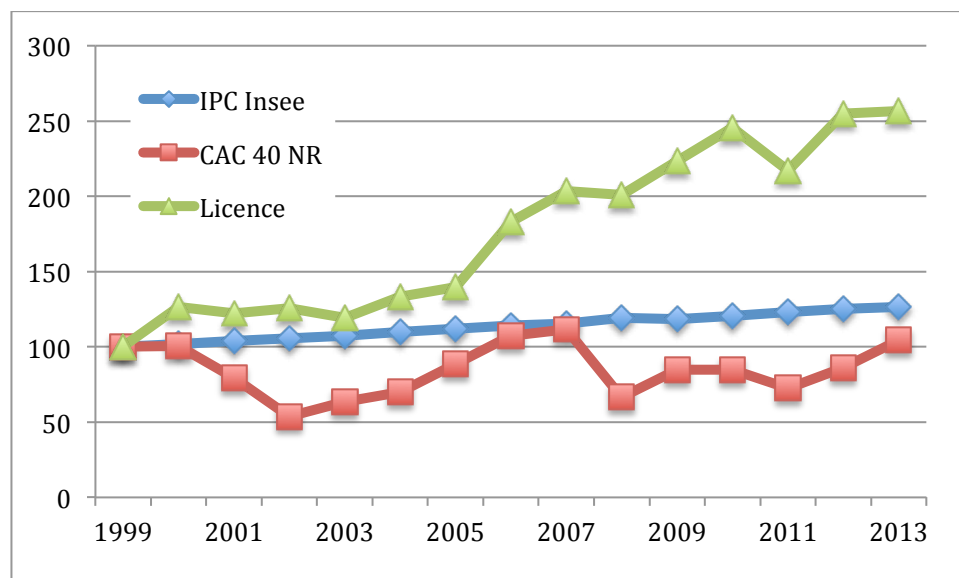
20. Trop occupés à défendre la valeur de leur licence contre celles de leurs voisins distants de 3 ou 4 km, il est peu probable que les taxis français parviennent à se coordonner pour répondre à de tels appels d'offres. Ils deviendront les exécutants d'entreprises expertes en

logistique. Mais ces entreprises, si la loi le leur permet, trouveront peut-être plus avantageux de faire appel à d'autres prestataires qu'aux taxis.

Une porte de sortie ? (autre intertitre possible : qui va payer 40 ans de complaisance des pouvoirs publics ?)

21. Plutôt que de limiter la durée de validité des licences de taxi, par exemple à six ans comme cela se fait en Allemagne, la loi Pasqua de 1995 a rendu ces licences négociables. C'était évidemment un cadeau pour les taxis de l'époque, en particulier pour ceux qui étaient près de la retraite et qui avaient obtenu une licence gratuite. Mais c'était probablement un cadeau empoisonné pour leurs successeurs car il les incitait à scléroser le système et son extrême fragmentation en les transformant en rentiers. Pour des artisans, frauder le fisc en ne déclarant qu'une partie de ses revenus présente l'inconvénient de diminuer proportionnellement les droits à la retraite. Dans ces conditions, est intéressant de se constituer un capital. Or, comme le montre le graphique ci-dessous dans le cas de Paris, acheter une licence a généralement été un très bon placement, nettement plus avantageux qu'un placement en actions du CAC 40 calculé dividendes nets réinvestis.

Figure 1 – évolution comparée des prix à la consommation, du CAC 40, et du prix des licences parisiennes.



Sources : CAC 40 (Cotation Assistée en Continu) calculé dividendes nets réinvestis : Wikipedia ; indice des prix à la consommation : INSEE ; Prix moyen des licences : préfecture de police de Paris

22. Tôt ou tard les transports particuliers de personnes devront s'adapter aux nouvelles technologies, que ce soit à la ville ou à la campagne. La disparition de la régulation des taxis telle que nous la connaissons entraînera probablement avec elle les rentes qu'elle a créées. Si ces rentes disparaissent, la valeur marchande des licences disparaîtra. Quelqu'un devra payer l'addition, une addition particulièrement salée. Dans le cas de Paris, le rachat des licences à leur prix actuel coûterait près de 4 milliards d'euros.

23. La pusillanimité de tous les ministres de l'intérieur qui se sont succédés depuis Charles Pasqua n'a fait qu'aggraver le problème et augmenter le montant de l'addition. Il y a 10 ans, les licences parisiennes se négociaient autour de 107 000 €, soit, en corrigeant pour l'inflation 126 000 € d'aujourd'hui et il y en avait 14 900. En dix ans la facture aura plus que doublé.

24. Une première option serait de faire supporter cette perte aux propriétaires de licences, comme cela s'est fait en Irlande. En 2000, l'équivalent irlandais du conseil d'État avait jugé que le contingentement des licences était illégal, du jour au lendemain le numerus clausus a disparu et à Dublin la valeur de licence est tombée de 114 000 € à zéro (Darbéra, 2009, p. 159).

25. Le jugement de la Haute Cour et la loi qui a supprimé le contingentement avaient bien précisé que la perte de valeur des licences ne pouvait légalement – ni ne devait – donner droit

à compensation. En fait, certains propriétaires de licences ont pu recevoir une compensation partielle sous la forme d'un remboursement de trop-perçu d'impôt. La loi de finance de février 2001 a en effet autorisé les chauffeurs de taxi propriétaires d'une licence, et d'une seule, à déduire rétroactivement de leurs revenus déclarés sur cinq années consécutives l'amortissement de leur achat à raison de 20 % par an. Pour un taux d'imposition de 26 % en vigueur à l'époque, cela revenait à rembourser en tout 26 000 euros au chauffeur de taxi qui aurait payé sa licence 100 000 euros ; à condition, bien sûr, qu'il ait déclaré des revenus d'activité suffisamment élevés pour avoir payé chaque année plus de 5 200 euros/an d'impôts sur le revenu. On ne connaît pas le montant de la dépense fiscale que cette mesure a coûté au Trésor, mais on peut penser qu'elle ne représentait que quelques pour-cent de la valeur totale des licences que la dérégulation avait fait évaporer. En France, pour acheter leur licence, les artisans-taxis contractent auprès de leur banque des emprunts qu'ils remboursent généralement en 7 à 10 ans. Une mesure de sortie de crise calquée sur le modèle irlandais pourrait donc étaler le coût de la licence en déduction des revenus déclarés dans les sept ou dix dernières années.

26. Une autre option consisterait à racheter les licences des taxis qui quitteraient la profession au prix qu'ils l'ont payée indexé sur l'inflation ou sur le taux d'intérêt servi par la caisse d'épargne. La profession d'artisan taxi présente encore bien des avantages par rapport à celle de chauffeur de VTC. Il est donc probable que la plupart d'entre eux attendront de partir à la retraite pour récupérer leur mise, ce qui présenterait l'avantage, pour les finances publiques, d'étaler dans le temps le coût de l'opération. Pour le contribuable, cette option serait plus pénalisante que la première. Quoique, si l'activité des VTC se développe jusqu'à atteindre les niveaux qu'elle connaît en Angleterre ou aux États-Unis, et si ce développement se fait largement grâce aux applications mobiles, les rentrées fiscales liées à ces activités pourrait largement financer les rachats de licences. En effet, avec les applications mobiles des VTC, le terminal de carte bancaire ne tombe jamais « en panne », toutes les transactions sont enregistrées. Il suffirait, pour permettre ce développement, de substituer à l'actuelle réglementation des VTC inventée pour protéger la rente des taxis et pour réserver ces transports aux clients les plus riches, une réglementation à l'anglaise ou à l'américaine destinée à protéger les clients et les chauffeurs.

27. Bien sûr, pour les artisans qui ont acheté leur licence, aucune de ces deux solutions n'est satisfaisante et elles le sont moins encore pour ceux qui l'ont obtenue gratuitement et qui ne recevraient donc aucun dédommagement. Mais retarder l'ajustement ne fait qu'accroître son coût pour les uns ou pour les autres et continue à pénaliser les usagers français qui utilisent les transports particuliers de personnes de deux à quatre fois moins que leurs homologues européens (Darbéra, 2009, p. 201).

Épilogue

28. Le gouvernement vient de nommer un médiateur. Mais c'est une partie de poker menteur qui s'annonce, chacun venant à la table avec des données qui l'arrangent mais qui sont invérifiables, car l'État ne s'est jamais donné les moyens de contrôler l'activité économique des taxis. Pour comprendre l'économie des taxis, le médiateur serait bien inspiré de consulter, en ligne, l'intéressant rapport de plus de 500 pages que l'Office of Fair Trading britannique a produit en 2003 avec l'aide d'universitaires anglais et norvégiens².

29. Il pourrait aussi se faire traduire les 295 pages du « Rapport du comité sur le transport commercial dans les voitures » que le gouvernement danois a produit en octobre 2013 et qui redéfinit le partage des marchés entre les taxis contingentées et les autres transports particuliers de personnes.³

² <http://www.oft.gov.uk/OFTwork/markets-work/taxis>

³ <http://www.trm.dk/da/publikationer/2013/betaenkning+fra+udvalg+om+erhvervsmæssig+befordring+i+personbiler/>

30. Mais malheureusement, il ne pourra pas comparer les chiffres de ces rapports avec des données françaises. On ne connaît même pas le nombre de taxi en France. Le dernier recensement quadriennal date de 2004. Il donnait, entre autres, le prix des licences dans les quelques 300 principales villes du pays. Depuis, les ministres de l'intérieur qui se sont succédés ont tous veillé à casser le thermomètre.

31. On se souvient du rapport Chassigneux⁴ de 2008 «Proposition de réforme de la profession de taxi» dont l'essentiel des chiffres qu'il contient avait été complaisamment fourni par G7 à travers le syndicat professionnel des centraux radio de Paris.

Référence

Darbéra, Richard, *Où vont les taxis ?*, Éditions Descartes & Cie, Collection « Urbanités », Paris, Décembre 2009, 270 p.

⁴ <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/084000233/0000.pdf>